

# KYBURZ eROD: EIN FLINKES TEILCHEN

*Das für seine Dreiräder bekannte Schweizer Unternehmen Kyburz trumpft mit einem kleinen Boliden auf, der Fans des winterlichen Driftens in Erstaunen versetzen und erfreuen wird.*

**Von  
Gilles Rossel**

-

2. März 2018



Wie ein Kart für Eskimos schiesst der «Kyburz» davon und lädt zum «ungeschminkten», fröhlichen Driften ein. © zVg.

Temperament ist keine Frage der Temperatur.» Das Motto der TCS-Strecke von Les Diablerets VD stimmt uns unmissverständlich auf unseren Test des Kyburz eRod auf Schnee ein: Dies kann nur ein Tag voller Spass werden. Aus gutem Grund, denn das puristische Konzept und das geringe Gewicht (etwa 600 kg) rücken das neue Fahrzeug der Zürcher Firma, die seit 1991 in Freienstein ZH angesiedelt ist, durch Martin Kyburz gegründet wurde und sich auf die Herstellung von Dreiradfahrzeugen spezialisiert hat, in die Nähe des Lotus Seven. Allein, mit dem Unterschied, dass sein 100 % elektrischer Antrieb Fahrleistungen ermöglicht, die noch spektakulärer sind. ABS, Servolenkung und elektronische Helfer? Der Kyburz eRod kennt diese Dinge

ebenso wenig wie eine Sitzheizung, ein Radio oder ein Infotainment-System. Selbst eine Windschutzscheibe wird erst im geplanten Zubehörpaket verfügbar sein, das durch Karosserieanbauten wie Kotflügel oder diverse Windabweiser Abhilfe schaffen soll.



## Von der Theorie zur Praxis

Der 2014 von zwei Studenten der BFH (Fachhochschule Bern) im Rahmen einer Bachelorarbeit entwickelte eRod beruht auf einem 90 kg schweren Stahl-Chassis und einer Doppelquerlenker-Aufhängung vorne und hinten. Kyburz war von dem Projekt begeistert und übernahm das anschließende Feintuning. Das Fahrzeug wurde mit einem bis zu 15 kW/20 PS zugelassenen Elektromotor ausgestattet, der in der Leistungsspitze 45 kW/61 PS abgibt. Der Motor wird von einer 19.2 kWh starken Batterie (96V, 200 Ah) mit 22 Zellen gespeisen, die rund 190 kg wiegt. Nach dem Start von 0 auf 80 km/h in fünf Sekunden sorgt das Drehmoment von 140 Nm dafür, dass das Fahrzeug konstant bis zur Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h beschleunigt. Diese eher bescheidenen Werte sind gewollt. Man setzt auf ein einfaches Konzept anstatt auf hohe Kilowattwerte, denn der eRod wurde konzipiert, um als motorangetriebenes Vierradfahrzeug homologiert zu werden und er wird als Motorrad zugelassen. Die 2016 auf dem Genfer Automobilsalon vorgestellte

Endversion wird als Bausatz (37 500 Franken) oder komplett montiert (42 500 Franken) angeboten. Angeboten wird auch die eigene Montage im Werk im Rahmen eines einwöchigen Kurses mit Unterstützung von Technikern (39 500 Franken). Gemäss Aussage des Herstellers wurde diese Option von den rund 30 Käufern seit dem Verkaufsstart Anfang 2017 am häufigsten gewählt.



## Exklusiver Spass

Ein zu teurer Spass? Der einzige Weg, um dies herauszufinden, ist eine Probefahrt. Während sich die Schneemassen weiter türmen, nehmen wir mit einem etwas mulmigen Gefühl in den Sportsitzen Platz, die auch einem Rennwagen gut anstünden. Um den Wagen zu starten, genügt es, den Vorwärts- oder Rückwärtsgang mit einem winzigen Metallhebel einzulegen. Auch das Lenkrad ist dem Rennsport entliehen und verfügt lediglich über einen kleinen Hebel für die Blinker. Auf Instrumente mochte man jedoch nicht völlig verzichten, sodass zwischen die beiden Sitze ein kleiner wasserdichter Bildschirm montiert wurde. Der mit klassischen Winterreifen ausgerüstete Kyburz eRod besitzt dank seinem sehr tiefen Schwerpunkt und der regulierbaren Gewindestossdämpfer eine sehr vertrauenserweckende Strassenlage. Da die Fahrbefehle nicht gefiltert werden, ist die Rückmeldung von der Fahrbahn sehr unmittelbar. Das Gaspedal reagiert ebenso direkt wie

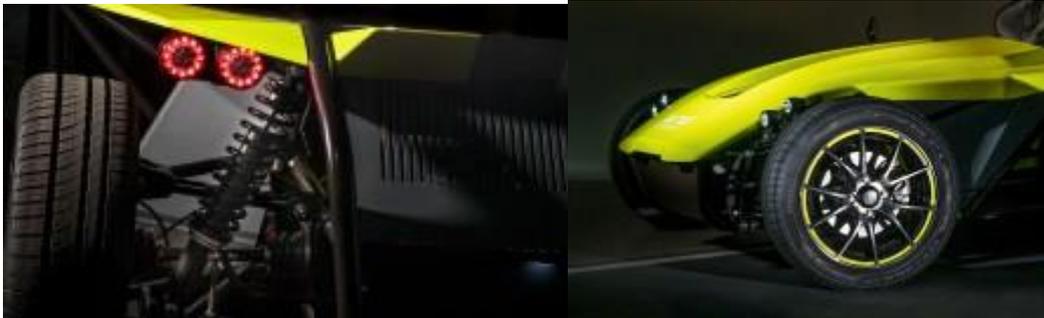
die nur gering übersetzte Lenkung. Das Bremspedal seinerseits hat einen kurzen Weg. Auf gehts zu einer Art Andros-Trophy mit einer Reihe verschiedener Stilfiguren ...



## Driftkönig

Wie ein Kart für Eisrennen, beschleunigt der eRod mühelos und schießt mit irritierender Leichtigkeit davon. Wenn man gute Reflexe hat, dann prescht der kleine Bolide wie der Teufel durch die weisse Pracht und lässt sich allein durch die Dosierung des Schubs folgsam durch die Kurven manövrieren. Ein höllischer Spass, bei dem man gefahrlos driften lernen kann, zumal die Haftungsgrenze leicht auszurechnen ist und die hinteren Räder reichlich Schub erzeugen. Trotz einigen unvermeidlichen Drehern – wer nicht wagt, der nicht gewinnt – sorgt die neueste Kreation von Kyburz für dauerhaftes Grinsen und nur die leergefahrene Batterie zwingt einen schliesslich, den

Spielplatz zu verlassen. Wir sind gespannt darauf, das Fahrzeug auf trockenem Asphalt zu testen. Die Probefahrt auf Schnee und Eis war aber bereits ein Erfolg, der keine Zweifel aufkommen lässt.



Der schweizerische Hersteller arbeitet an einem Schnellladesystem vom Typ II für 16/32 Ampere, um die Ladezeit von statt acht Stunden am 220-V-Netz auf etwa drei Stunden zu verkürzen. Da die Reichweite nach Messungen

des TÜV auf dem Rollenprüfstand bei 20 °C theoretisch etwa 180 km beträgt, halten wir das für eine gute Idee.